NR. 8. 1 PAŹDZIERNIKA 1928 R. ROK I

SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Prenumerata kwart. (z przes. poczt.) zł. 1·20
Numer pojedynczy 30 gr.

Redakcja: Kraków, Pl. Matejki 4, otwarta od 7—9 wiecz.
Konto P. K. O. Kraków Nr. 408.444.

AUTO-SZAWE, KRAKÓW

PLAC SZCZEPAŃSKI L. 8. — TELEFON NR. 4275.

Wszelkie przybory samochodowe.

Pierścienie tłokowe i łożyska kulkowe wszystkich wymiarów stale na składzie.

Opony **DUNLOP i MICHELIN** Opony

CHEVROLETA, FORDA
części zamienne
OPONY i DĘTKI
Fisk, Pirelli, Goodyear, Michelin
ŚWIECE Champion Bosch
AKCESORJA
samochodowe

dostarcza

„Samochód"
Kraków, Szewska 4.

dostarcz

SUROWĄ GUMĘ
do wulkanizowania

SYGNAŁY samochod. elektr. i ręczne

Łożyska kulkowe D. W. F. Taśmę hamulcową

Koledzy! kupujcie u firm, które nas popierają!

Wzywamy wszystkich Kolegów, tak miejscowych, jakoteż z prowincji do zapisywania się na członków Zawodowego Związku Automobilistów w Krakowie.

Tylko należenie do silnej organizacji może Wam zapewnić obronę Waszych własnych interesów. Łączcie się, a będziecie silni.

Niebawem delegaci tutejszego Związku odwiedzą oddziały w Tarnowie, Jaśle, Zakopanem, Chrzanowie i inne, celem omówienia spraw organizacyjnych.

O trzeźwość szoferów.

Słowa te odnoszą się nie tylko do tych, którzy nadużywają alkoholu, lecz również do tych, którzy, używając go, stosują t. zw. umiarkowanie.

Długo można było owo umiarkowanie uważać jako mniejsze nieszczęście. Obecnie jednak nie można zamknąć oczu na niebezpieczeństwa umiarkowania; w ostateczności jest ono zawsze tylko mniejszym stopniem pijaństwa. Przecież alkohol w jakiejbądź ilości wywołuje w organiźmie reakcję, która zmienia stan psychiczny i fizjologiczny człowieka. — Myśl ta jest zresztą nie nowa i poruszyli ją już przed 60 laty uczeni, którzy stworzyli psychofizykę. Sprawa ta posiada doniosłe znaczenie w dziedzinie komunikacji doby dzisiejszej.

W czasach, kiedy ruch komunikacyjny był słaby, łatwo było uniknąć niebezpieczeństwa. Obecnie jednak sprawa inaczej się przedstawia. Wszystkim wiadomo, że wypadki mnożą się coraz bardziej. Stąd powstaje dążenie, aby kierownictwo środków komunikacyjnych powierzano osobom, które pod względem organicznym i psychicznym są absolutnie normalne. Najważniejsze zaś przyczyny, które ten stan normalny podkopują, to rozmaitego rodzaju zatrucia, a szczególnie zatrucie alkoholem. W obecnym czasie bywa przy komunikacji cała uwaga zużywana, aby uniknąć wypadku. Nie tylko oczy i uszy ludzi tych, którzy mają sprawowanie czynności komunikacyjnych powierzone, powinny pracować jak najsprawniej, ale i umysł rzetelnie musi pracować. Konieczny jest dar szybkiej spostrzegawczości, a od jednego ruchu nieopatrznego zależy nieraz życie lub śmierć.

A wiadomo przecież, w jaki to sposób alkohol oddziałuje na czynności zmysłów, na sprawność umysłu oraz na wykonanie ruchów. Siła wzroku zmniejsza się tak co do pola widzenia, jak i co do wrażliwości na barwy. Słuch również jest słabszy. Ruchy stawają się nieregularne i powolne lub zbyt szybkie. W mózgu zaś czynności umysłowe są powolniejsze, pamięć zaś leniwa, uwaga szybko się stępia, kontrola nad sobą się zmniejsza, a powstaje skłonność do umysłowej bezczynności.

Pozatem jeszcze przedłuża się czas reakcji, który można określić jako przeciąg czasu pomiędzy powstaniem zjawiska, a tym momentem, kiedy zjawisko zostaje uchwycone przez widza, tak, iż tenże czynnie na nie odpowiada. Czas reakcji może być rozmaity. Zależy to od różnych okoliczności; może on trwać 1/10 lub 1/100 sekundy. Wpływ alkoholu sięga tu tak daleko, że mała dawka powoduje przedłużenie czasu reakcji na niekorzyść, co trwa przez kilka godzin. U człowieka zaś, którego system nerwowy stoi ciągle lub często pod wpływem działania alkoholu, czas trwania reakcji przedłuża się jeszcze więcej na niekorzyść.

Stąd jasną jest rzeczą, jakie mogą wyniknąć skutki, skoro nieabstynenci mają ważne funkcje powierzone w komunikacji. Wszyscy powinniśmy zwalczać to zatruwanie siebie samego u człowieka, któremu przecież potrzebne jest całkowite panowanie nad sobą. Tak, jak występuje się przeciwko opjum i kokainie, tak samo musimy wystąpić i przeciwko owej starej truciźnie, która jest najwięcej rozpowszechniona, przeciwko alkoholowi.

Rozwój nowoczesnej techniki powołuje do życia różne zawody, których przedstawiciele z konieczności nie mogą pozostać obojętnymi względem zagadnienia alkoholizmu. Do takich należy zawód szoferów.

Jest rzeczą nietylko pożądaną, lecz wprost konieczną, aby abstynencja czyli zupełna wstrze-

MORRIS idealne taksówki

mięźliwość od napojów alkoholowych właśnie wśród przedstawicieli tego zawodu zapuściła jak najgłębsze korzenie, a to z następujących powodów:

Środki techniczne ruchu są tak skomplikowane, że do należytej obsługi nadają się wyłącznie jednostki o silnych nerwach i bystrym umyśle. Wiadomo zaś, jak alkohol działa ujemnie pod jednym i drugim względem.

Tem większa jest odpowiedzialność jednostek obsługujących skomplikowane motory i aparaty, że od sprawnej obsługi zależy nieraz bezpieczeństwo życia licznych podróżnych a rozprawy sądowe wykazywały wielokrotnie, że większa część nieszczęść, miała swe źródło w pijaństwie poszczególnych jednostek.

Pragniemy zwrócić uwagę na potężnie rozwijający się ruch samochodowy i co za tem idzie, konieczność propagandy abstynenckiej wśród szoferów.

Prawdą jest, że najtrzeźwiejszemu szoferowi zdarzyć się może wypadek z przyczyn od niego niezależnych, jak defekt poszczególnych organów kierowniczych lub tym podobne, lecz trzeźwy szofer bada przed wyjazdem najdokładniej swą maszynę, w czasie jazdy słuch jego jest czujny na każdy podejrzany szmer maszyny, a w razie nieprzewidzianego wypadku, umysł jego reaguje natychmiast i daleko sprawniej, aniżeli takiego, który, choć nawet nie pijany, ma głowę nieco „zaprószoną".

Zresztą szofer trzeźwy bardziej dba o własne życie, aniżeli nietrzeźwy, przeto z reguły jeździ ostrożniej.

Trudno nie przyznać słuszności tym wywodom.

Zagadnienie, o którem mowa, przedstawia się zatem jak następuje:

Mamy w kraju dziesiątki tysięcy szoferów i będzie ich z każdym rokiem coraz więcej.

Zwyczaje i obyczaje tych ludzi są mniejwięcej takie, jak reszty społeczeństwa, to zn. odnośnie do sprawy alkoholizmu, że lubią sobie wypić. Im zaś więcej zamiłowania do kieliszka wśród szoferów, tem więcej będzie nieszczęść, spowodowanych wzmagającym się ruchem automobilowym.

W kraju klasycznym samochodów t. j. w Stanach Zjednoczonych Ameryki, zdołano z biegiem czasu przeprowadzić zasadę: Szoferzy winni być abstynentami.

Pora ku temu, aby i u nas zabrano się do pracy w tym kierunku.

Trzebaby przedewszystkiem zainteresować tą sprawą szoferów samych, np. z okazji kursów lub zebrań zawodowych.

Daleko łatwiej będzie można przekonać o ważności tej kwestji właścicieli samochodów, gdyż oczywiście każdy właściciel we własnym interesie będzie wolał szofera abstynenta, aniżeli nieabstynenta.

W końcu należy dążyć do tego, aby szoferom, nałogowym alkoholikom odebrano prawo jazdy. Już sama możliwość takiej groźby działałaby wychowawczo na jednostki życiowo mało odporne.

Oczywiście radykalnej zmiany możemy się dopiero wtedy spodziewać, gdy w społeczeństwie samem zmienią się dotychczasowe poglądy i zwyczaje pod względem trzeźwości.

Nietrudno będzie o powszechną trzeźwość wśród szoferów, gdy i społeczeństwo stanie się naprawdę trzeźwem.

Zasady oszczędzania paliwa

Ilość paliwa, jaką zużywamy dla motorów spalinowych, niejednokrotnie odbiega i to bardzo znacznie od norm przeciętnych a przyczyny tego w większości liczbie wypadków szukać należy w nieumiejętnem stosowaniu regulacji gaźnika oraz w nieumiejętnem stosowaniu przyspieszania zapłonu.

Powszechnie wiadomem jest, że źle ustawiony gaźnik lub źle stosowana regulacja składu mieszanki, powoduje bardzo znaczne zużycie paliwa — mniej jednak znanym jest fakt, że takie, na pozór niewinne, stosowanie nieodpowiedniego przyspieszania zapłonu, pociąga za sobą również i to w wysokim stopniu, zwiększenie zużycia pa-

Reprezentacja Kraków, ul. Czysta l. 5

ZAKŁAD TECHNICZNO-DENTYSTYCZNY
EUGENIUSZA PIETRONIA
Kraków, ul. Karmelicka l. 12.

Dla P. T. Szoferów członków Związku Zawod. Automobilistów i ich rodzin udziela 20% zniżek, oraz dogodne warunki spłat.
Godziny przyjęć od 9—1 i od 3—8 wiecz.
W niedziele i święta od 10—12 przedpoł.

liwa. — Jak duży wpływ na zużycie paliwa ma nieodpowiedni moment zapłonu, niech posłuży fakt, że jeden i ten sam motor, zużywający przy t. zw. szybkości najoszczędniejszej, czyli przy szybkości najmniejszego zużycia paliwa, która dla danego samochodu wynosi n. p. 45 klm./godz. — przy zastosowaniu największego przyspieszenia zapłonu zużywający 8 litrów na 100 klm., że ten sam motor, w tych samych warunkach pracy, a tylko przy nieco zmniejszonem przyspieszeniu, zużyje ca. 9 i pół litra a przy zupełnem opóźnieniu zapłonu, zużyje nawet do 14 litrów benzyny na 100 klm.

Już w tem samem kryje się rozwiązanie zagadki, dlaczego jeden i ten sam samochód w ręku jednego kierowcy jest oszczędnym, podczas gdy w ręku innego konsumuje duże ilości paliwa.

Do przyczyn nadmiernego zużycia paliwa zaliczyć należy:

1. Opory mechaniczne, jakie mogą mieć miejsce wskutek wadliwie funkcjonujących poszczególnych organów transmisji pracy silnika na koła tylne lub źle ustawionych hamulców, skutkiem czego znaczną część paliwa zużywamy w czasie jazdy na pokonanie tych oporów.

2. Ślizganie się sprzęgła, skutkiem czego prócz tarcia, które motor pokonuje kosztem zużycia paliwa — mamy do czynienia ze stratą obrotów pomiędzy motorem a tylnemi kołami a zatem „gubimy" obroty motoru.

3. Wadliwe stosowanie przekładni, powodujące niepotrzebnie zbyt wielką liczbę obrotów silnika a wszystko to jest równoznacznem z marnotrawieniem paliwa.

4. Wadliwe ustawienie zapłonu oraz przerwy w zapłonie.

5. Wadliwa regulacja gaźnika.

6. Wady samego motoru n. p. nieszczelność tłoków, nieszczelność zaworów i wreszcie straty paliwa, pochodzące z nieszczelności przewodów i połączeń, którymi paliwo przepływając uchodzi.

Przyczyny nadmiernego zyżycia paliwa, które podpadają pod punkt 1, 2, 3 i 6, są zupełnie jasne dla każdego nawet początkującego automobilisty — pomówimy zatem tutaj tylko o sposobach racjonalnego stosowania zapłonu i regulacji gaźnika w myśl zasad oszczędzania paliwa.

Co do zapłonu, to względy oszczędności paliwa wymagają stosowania zasadniczo możliwie największego przyspieszenia. Przyspieszenie to winno wzrastać proporcjonalnie do ilości obrotów silnika — a zatem im większe obroty silnika, tem wcześniejszy zapłon — z drugiej jednak strony przyspieszenie winno być odwrotnie proporcjonalne do stopnia napełnienia cylindrów mieszanką, a ponieważ stopień napełnienia cylindrów mieszanką zależnym jest zasadniczo od stopnia otwarcia przepustnicy — przeto im szerzej otwieramy przepustnicę, tem bardziej winniśmy zmniejszać przyspieszenie, oczywiście przy tych samych obrotach silnika. — Wobec powyższego, przy ściśle określonej szybkości, należy zwiększać przyspieszenia zapłonu w miarę zmniejszania dopływu mieszanki.

Dalszą zasadą stosowania przyspieszenia zapłonu jest ta, że winno być ono tem większe, im uboższą jest mieszanka. — Zasada ta słuszną jest do pewnych tylko granic — wiemy bowiem z praktyki, że przy danem przyspieszeniu, zubożenie mieszanki poza pewien stosunek benzyny i powietrza powoduje stukanie silnika, które natychmiast usunąć można przez wzbogacenie mieszanki a więc nie naruszając zapłonu. — Wpływ, jaki wywiera przestawienie zapłonu na oszczędność paliwa, zależy oczywiście od typu silnika, ad karburacji, od stopnia sprężania i t. d.

Poza stopniem przestawienia zapłonu na ilość zużytego paliwa, mają wpływ drobne nawet uchybienia w działaniu zapłonu, jak zła świeca lub jakiekolwiek niedomaganie magneta, powodujące przerywanie zapłonu.

MORRIS najlepsze autobusy

Jeśli chodzi o regulację gaźnika celem oszczędzania paliwa, to mamy tutaj na myśli te gaźniki, które właśnie w celu stosowania jak najdalej idącej oszczędności. zaopatrzone są w t. zw. korektory, od których rączka umieszczona jest przed kierowcą na desce rozdzielniczej lub tuż pod kierownicą. — Gaźniki Zenith'a posiadają na tabliczce przed rączką korektora napisy: „Depart“, „Normal“ i „Aair. – Rączkę ustawiamy w pozycji „Depart“ tylko na czas rozruszania silnika. w pozycji „Normal“ dla normalnej jazdy po mieście, przy braniu wzniesień i w każdym wypadku — aż do momentu odpowiedniego rozgrzania się silnika i wreszcie w pozycji „Air“ tam. gdzie można stosować mieszankę najuboższą, a więc podczas szybkiej jazdy na równej drodze i oczywiście przy zjeździe.

Niektóre fabryki stosują własne korektory lub specjalne gaźniki skonstruowane w ten sposób, że przez odpowiednie ustawienie rączki otrzymujemy mieszankę bardzo bogatą potrzebną przy puszczaniu silnika w ruch. mieszankę normalną i wreszcie mieszankę ubogą, jaką stosujemy w miarę możności w celach oszczędnościowych. — Znane powszechnie sposoby uregulowania gaźnika w kierunku jak najdalej idącej oszczędności, a to obniżenie stanu benzyny w komorze pływakowej a tem samem w rozpylaczu, zamiana rozpylacza na inny o mniejszym przekroju, zamiana dotychczasowej dyszy na inną o większym przekroju, zmniejszenie dopływu benzyny przez otwory kalibrowane, przez wymianę tychże na mniejsze, a to przy gaźnikach z regulacją mieszanki na zasadzie „hamowania dopływu benzyny“ oraz ułatwienia dopływu powietrza dodatkowego w gaźnikach z tą właśnie regulacją skonstruowanych, wszystkie te sposoby zmierzające do zubożenia mieszanki mogą mieć zastosowanie do pewnych tylko granic — przekroczenie ich bowiem pociąga za sobą zmniejszenie siły motoru. a co zatem idzie, konieczność stosowania częstszej zmiany przekładni, co znów pociąga za sobą zwiększenie zużycia paliwa.

Najracjonalniejszem byłoby zatem doprowadzenie mieszanki do stanu zubożenia do tych jedynie granic, przy których byłoby możliwem osiągnięcie największej szybkości, względnie najlepszej sprawności motoru przy jeździe do góry. Byłaby to mieszanka normalna dla najcięższych warunków pracy a wszelkie sposoby zubożenia mieszanki podczas jazdy przy małem obciążeniu motoru, pozwalałyby nam na najdalej idącą a dopuszczalną ekonomję w kierunku zużycia paliwa.

W końcu zaznaczyć należy, że tak wszelkie „przelewanie gaźnika“, jakoteż gwałtowna akceleracja przy ruszaniu z miejsca oraz przy zmianach przekładni, jest równoznaczną z trwonieniem paliwa. *Inż. M. N.*

Właściciele dorożek samochodowych i kierowcy w Krakowie w obronie swych praw.

Przemysł dorożki samochodowej będący dzisiaj ważnym środkiem ruchu publiczno-komunikacyjnego unormowany jest szeregiem uciążliwych przepisów ogólno ustawowych oraz przepisów miejscowych, nie mówiąc już o poważnych ciężarach finansowych jak opłaty rejestracyjne, wysokie podatki, znaczne koszta utrzymania dorożek, wreszcie częstokroć nadmiernych wymaganiach publiczności i Władz.

Zadośćuczynienie wszystkim tym warunkom wymaga bardzo odpowiedzialnej i fizycznie wyczerpującej pracy tak właścicieli dorożek samochodowych jakoteż kierowców.

W Krakowie obowiązują przepisy jazdy dla dorożek samochodowych zatwierdzone reskryptem Województwa krakowskiego z dnia 15. IV. 1926 L. P. H. 2099/26. Przepisy te, obecnie przestarzałe i okólnikowe obejmują 11 §§-ów.

Jak z jednej strony wszelkie przepisy przez interesowanych przestrzegane, a przez Władze ściśle kontrolowane, ewentualnie stosownie do rozmiaru rzeczywiście popełnione przekroczenia

dogodne warunki spłaty

sprawiedliwie karane — osiągają swój cel, — tak z drugiej strony mylne interpretowanie przepisów, karanie grzywnami stojącymi w rażącym stosunku do winy i to winy często nie popełnionej — budzi u pokrzywdzonych poczucie wysokiej niesprawiedliwości i krzywdy czynionej ciężko pracującym ludziom i ich rodzinom.

Doniesienia organów policyjnych w Krakowie i wynikające z tego grzywny nakładane na właścicieli dorożek samochodowych i kierowców przez Starostwo Grodzkie sypią się od szeregu miesięcy jak z rogu obfitości i przekroczyły obecnie normę zwykłej sprawiedliwości i wkraczają już w stadjum szykan.

Dowodem powyższego są choćby następujące orzeczenia, które w oryginale znajdują się w aktach Stowarzyszenia właśc. dorożek:

1) za nieuregulowanie taksometru? (urzędownie plombowanego) i powierzenie wozu kierowcy niezgłoszonemu w policji 5 dni aresztu,

2) za jazdę kierowcy bez czapki (w lipcu w czasie największych upałów) 50 zł. grzywny,

3) za jazdę bez czapki (w lipcu) 2 dni aresztu,

4) za brak taryfy jazdy (którą gość co dopiero potargał) 25 zł. grzywny,

5) za chwilowe oddalenie się od dorożki stojącej na stanowisku (właśc. musiał chwilowo odejść celem załatwienia naturalnej potrzeby) 10 zł. grzywny itp.

Stow. przem. właśc. dorożek samochodowych wzywa członków, aby z każdą nałożoną grzywną i wydanemi już orzeczeniami zgłosili się do kancelarji Stowarzyszenia Plac Matejki L. 4 w każdy wtorek i piątek od godziny 7—8 wieczorem.

Delegacje obu Stow. tj. tak właśc. dorożek samochodowych jakoteż Związku Z. A. przedłożą w najbliższych dniach odpowiednie zażalenia kompetentnym Władzom.

Dola szofera.

Mnożą się wypadki samochodowe i nie ma dnia, by gazety nie donosiły o ich tragicznych skutkach.

Publiczność, a zwłaszcza publicyści idąc po linji najmniejszego oporu, chcą widzieć przyczynę tegoż w szoferze.

Stąd mnożą się coraz częstsze wyroki skazujące, które wkrótce bezmała doprowadzą do tego, że na około 25.000 szoferów w Polsce nie znajdzie się szofer, którego karta karna byłaby czysta.

Ta nieuzasadniona opinja publiczności w dużej mierze wpływa na ilość wyroków skazujących.

Pochodzi to stąd, że świadkowie przychodzący na salę sądową, z góry uprzedzeni do szoferów, zabarwiają odpowiednio swoje zeznania i najczęściej wprost zeznają objektywnie nieprawdę.

Jeśli do tego doda się pewne uprzedzenie również sfer sądowych, mamy pełny obraz jak bardzo niebezpiecznym staje się zawód szofera, który jak linoskoczek, ustawicznie tańczy na linie rozciągniętej nad kryminałem.

Ale nie trzeba też zapomnieć, że nasze ustawy w swych przepisach karnych, dają szerokie ramię odpowiedzialności karnej szofera.

Nieostrożność na którą się te przepisy powołują jako podstawę winy szofera, jest pojęciem tak względnem i szerokiem, że daje ono szerokie pole, by tępić szoferów i narażać na zasądzające wyroki.

Istnieją wprawdzie przepisy jazdy, które dają pewną ochronę szoferowi i gwarancję, ale są one tak liczne i zawiłe, że konia z rzędem temu, ktoby przez 5 kilometrów zwłaszcza w mieście, przejechał autem, a nie przekroczył chociażby jednego z nich.

Każde zaś takie „przekroczenie" zmieści się w pojęciu nieostrożnej jazdy i kryminał gotowy.

A ustawa karna, o ile chodzi o kary, za wypadki automobilowe, nie żartuje.

Jedną zna tylko karę, tj. karę aresztu bez zamiany na grzywnę, w przeciwieństwie do innych wypadków jakieby mogły zajść z powodu nieostrożności, czy to w innych zawodach, czy też innych osób.

MORRIS samochód dla każdego

Stąd nie trzeba wcale uszkodzić czy osobę, czy też rzecz, by przez „nieostrożną jazdę“ zasłużyć sobie parę dni aresztu.

Skutkiem tego zdarzają się takie paradoksalne wypadki, że np. woźnica powożący koniem, który przejedzie człowieka i uszkodzi go na ciele, ukaranym za to zostanie, o ile się stwierdzi jego nieostrożność, grzywną, szofer zaś za rozbicie np. lampy, dostaje się do „paki“.

Poza tą odpowiedzialnością karną istnieje w naszem ustawodawstwie dalsza bardzo niebezpieczna dla szofera odpowiedzialność cywilna.

Tutaj można niejednokrotnie zastosować przysłowie „ślusarz zawinił, kowala powiesili“.

W myśl obowiązującej ustawy automobilowej, za szkody zrządzone ruchem automobilowym odpowiadają solidarnie właściciel samochodu wespół z szoferem, chociażby temu ostatniemu żadnej winy nawet nie można przypisać.

W myśl powyższych przepisów, wystarczy, by właściciel auta z przesadnej oszczędności nie zastąpił np. zniszczonych opon nowymi, aby odpowiedzialność zaciążyła na szoferze.

O, ile z tego powodu wyniknie jakaś szkoda, musi płacić Bogu ducha winien szofer, który przecież nie może, jak w danym wypadku, zmusić swego chlebodawcę, by kupił nowe gumy i dysponować kieszenią właściciela samochodu.

To też nie do pozazdroszczenia jest los szofera.

Ta odpowiedzialność pracy szofera każdej chwili grozi mu zupełną ruiną moralną i majątkową.

Można wprawdzie ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej, chociaż zresztą i ta nie daje pełnej gwarancji, ale jak dotąd nie ma instytucji chroniącej od odpowiedzialności karnej, bo chyba nie ma osób, któreby za zapłatą premji miały ochotę iść do „Michała“.

Tych kilka słów piszę w tym celu, by chociaż na łamach organu fachowego znalazło się parę słów obrony dla tego szofera, na którym dzisiaj każdy psy wiesza.

Niech przeczytają to ci ludzie, którzy patrząc na szofera przy kierownicy, widzą tylko zewnętrzną stronę medalu, a nie chcą wglądnąć w obowiązki i dolę szofera, a może nieco zmieni się pogląd na przyczynę wypadków samochodowych.

Najpotężniejsza organizacja automobilowa w Anglji.

Cieszący się wszechświatową sławą, angielski Klub Automobilowy — „Automobile Association“ (Zrzeszenie Automobilistów) ogłosił swe sprawozdanie za rok ubiegły, z którego dowiadujemy się niesłychanie interesujących szczegółów o działalności i niespożytych zasługach, jakie oddaje automobilizmowi ta niespożyta organizacja, której społeczeństwo angielskie zawdzięcza bardzo wybitny rozwój ruchu automobilowego w kierunku b. daleko idących udoskonaleń w tej dziedzinie.

Potężna ta organizacja licząca w roku ubiegłym 378.846 członków zatrudnia setki urzędników, posiada własne urządzenia i specjalne biura, a roczny jej budżet wynosi 689.820 funtów to jest około 32 miljonów złotych.

A więc ruch turystyczny: pomoc na drodze przez szafki zaopatrzone w telefony, w najpotrzebniejsze narzędzia i adresy najbliższej pomocy, zamknięte na zamek otwierane kluczem, jaki posiada każdy członek klubu.

Specjalne patrole drogowe tej organizacji w roku ubiegł. przemierzyły przeszło 22.000.000 mil, niosąc pomoc klubowcom stojącym na drodze.

Pozatem A. A. szeregowi garaży i warsztatów we wszystkich prawie miejscowościach nadaje prawo używania swych inicjałów, badając i kontrolując stale ich sprawność i uczciwość.

Członek A. A. z chwilą, gdy ma jakąś naprawę do wykonania i potrzebuje pomocy technicznej — może na ślepo udać się do najbliższego warsztatu adoptowanego przez Assocjatę i tam ma pewność, że mu wykonają wszystko w porządku.

Organizacja ta ma na celu jedynie stronę praktyczną i nie rozprasza sił swoich na przedsięwzięcia sportowe i towarzyskie.

Repr. Inż. Nanowski, Kraków, Czysta 5

Sportem automobilowym zajmuje się „Automobilclub of Great Britain“ („Klub Automobilowy Wielkiej Brytanji“) — instytucja poświęcona wyłącznie sprawom towarzyskim i sportowym.

Ona organizuje wyścigi i próby szybkości, wytrzymałości itd. Ruch sportowy podlego w całości tej organizacji.

W przeciwieństwie do Klubu „Automobile Association“ jest instytucją, mającą na celu tylko jaknajdalej idące udogodnienia ruchu automobilowego dla swych członków, polegające na ułatwianiu życia automobilistom.

W pierwszym rzędzie więc dziełem „Automobile Association“ są specjalne budki, rozstawione na drogach.

Pod tym względem Zrzeszenie wychodzi z założenia, iż warsztaty i pomoc techniczna powinny być tak zorganizowane, by każdy członek klubu mógł jak najprędzej mieć wszystko przez specjalistę naprawione — jaknajprędzej, jaknajlepiej i co najważniejsze z gwarancją uczciwości!

Obok pomocy czysto technicznej współdziała jaknajżywiej — pomoc w turystyce. Anglicy są narodem podróżującym i wszelkie ułatwienia w tej dziedzinie są ich wynalazkiem. Podróżują też automobilami i A. A. ma dla swych podróżujących członków liczne korzyści. Najpierw biuro turystyczne — z 200 urzędnikami, udzielające wszelkich informacyj, dające mapy, plany wycieczek i jazd, adresy, rozkłady godzinowe i t. d. Pozatem podobnie jak garażom i warsztatom daje A. A. prawo używania swych inicjałów hotelom i zajazdom, które kontroluje przez swych specjalnych funkcjonarjuszy.

Pozatem ułatwianie turystyki przez urządzanie dla swych członków specjalnych parków z okazji wielkich zjazdów i uroczystości, jak np. pomieszczenie 12.000 wozów członkowskich w czasie turnieju w Wimbledon i utrzymywanie specjalnych parków w 337 miastach angielskich.

* * *

Na specjalne podkreślenie zasługuje walka o prawa automobilistów.

Anglja, mogocą z dumą szczycić się nadzwyczajnym rozwojem nowoczesnego ruchu samochodowego i motocyklowego, posiada najzupełniej przestarzałe ustawodawstwo samochodowe.

Kontrast szczególniej uderzający.

Szybkość na szosie otwartej jest ograniczona do 32 klm. na godzinę (!), przepis humorystyczny i przez nikogo nie zachowywany.

Stąd ciągłe szykany policji, kary i włóczenie się po sądach. A. A. ma więc z jednej strony swoich specjalistów-adwokatów, z drugiej własną półtajną policję, uprzedzającą automobilistów o „ostrych“ policjantach, specjalnych kontrolach i t. d.

Walka z ustawodawstwem w drodze działalności publicystycznej, opracowywanie projektów nowych ustaw podatkowych i przepisów drogowych, wpływ na odpowiednie utrzymywanie prac drogowych — to dalsze szerokie pole działalności A. A.

Ciekawem jest też utrzymywanie stałej pomocy technicznej, przez angażowanie inżynierów-specjalistów, którzy pomagają klijentom przy kupnie wozów, przy zamianie, naprawach, remontach, a którzy jako fachowcy cieszą się zaufaniem i wielkim autorytetem.

Pouczające sprawozdanie „Automobile Association“ to typowy fragment kultury i cywilizacji życia codziennego zasabnych i celowo zorganizowanych społeczeństw zachodnich.

Jakże dalecy jesteśmy od tego wzoru, jakże długą drogę przebyć musimy, by choć w części doścignąć Zachód, stwarzając organizację tego typu — organizację, którąby choć w pewnym stopniu podjęła takie zadania. *K. H.*

(„Szofer Polski“).



AERO- I AUTOMOBILOWE

CHŁODNICE

wyrabia nowe i naprawia stare, oraz wszelkie roboty automobilowe blacharskie wykonuje po cenach najniższych

C. PATRYN

KRAKÓW, PAWIA 10.

MORRIS samochód dla wojażerów

POZNAŃSKO WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ
ODDZIAŁ W KRAKOWIE, RYNEK GŁÓWNY Nr. 9 (PASAŻ BIELAKA) — TELEFON Nr. 3343
przyjmuje wszelkie ubezpieczenia samochodowe na najkorzystniejszych warunkach. Na życzenie deleguje bezpłatnie urzędnika, celem zawarcia umów ubezpieczeniowych. Natychmiastowa wypłata odszkodowań.

Z życia Związku.

S rawozdanie z posiedzenia Zarządu Główn. Z. Z. A. w Warszawie.

Dnia 16 września 1928 r. odbyło się w Warszawie posiedzenie Zarządu Głównego Z. Z A., wspólnie z delegatami poszczególnych oddziałów.

Z przesłanego protokołu tego posiedzenia wynika, że w posiedzeniu tem wzięło 22 osób udział, a mianowicie:

Zawadzki Edward — przewodniczący, Augsburg Gustaw — sekretarz. Doliński Stanisław — skarbnik, Trzeciak Stefan — Vice-przewodniczący i Krzyżewski Stanisław z Warszawy, Adamczyk Alojzy — Vice-przewodniczący z Katowic, Gebel Andrzej — Vice-przewodniczący z Poznania, Palmowski Stanisław z Łodzi i Stachuła Ludwik z Katowic.

Delegaci: Gajda z Piotrkowa, Mikołajczyk z Piotrkowa, Gryto z Wilna, Pracki z Wilna, Piotrowski z Łodzi, Podolski z Łodzi, Guślewicz z Krakowa, Mani z Poznania, Adamowski z Warszawy.

CzłonekKomisji Rewizyjne: K. Żbikowski.

Członkowie Sądu Polubownego: Miłakowski i Dąbrowski oraz generalny sekretarz Zw. Transportowców i kilku gości; wszystkich w liczbie 22 osób.

Porządek dzienny obejmował:

1. Odczytanie protokółu z II. Kongresu,
2. Sprawozdania:
   a) egzekutywy i
   b) Oddziałów,
3. Związek Transportowców,
4. Sprawy organizacyjne,
5. Prasa zawodowa,
6. Umowa zbiorowa,
7. Wolne wnioski.

Protokół kongresu odczytał sekretarz kol. Augsburg. Protokół ten przyjęto bez poprawek.

Sprawozdanie egzekutywy referował przewodniczący tow. Zawadzki, a ze sprawozdania tego wynika, że egzekutywa po zjeździe krajowym, znalazła się w bardzo ciężkich warunkach, oddziały wstrzymywały się z rozliczeniem z Zarządem Głównym, przeważnie z tego powodu, że oczekiwały ostatecznego załatwienia sprawy przystąpienia Z. Z. A. do Związku Transportowców.

Założono nowe oddziały, a mianowicie w Piotrkowie, Kaliszu, Włocławku, Rzeszowie, przystąpił także do Centrali Związek wileński.

Przystąpiono do sprawozdania Oddziałów.

Sprawozdanie z Katowic, referuje kol. Adamczyk, a z referatu tego wynika, że do Oddziału w Katowicach należą: Katowice, Król. Huta, Bielsko, Rybnik, Wodzisław, Tarnowskie Góry i Sosnowiec, czyli Oddziały położone na terenie byłych trzech zaborów. — Ta okoliczność bardzo utrudnia pracę organizacyjną, gdyż w miejscowościach tych obowiązują raz przepisy prawa austrjackiego, to znów niemieckiego, to znów rosyjskiego, a brakom tym nowa ustawa samochodowa, która niedawno weszła w życie, częściowo tylko zaradziła, przyczem na Górnym Śląsku wogóle nie weszła w życie, a nawet w niektórych punktach jest ona sprzeczna z autonomicznemi przepisami Górnego Śląska. Płacących członków jest 500, miesięczna wkładka wynosi 4 zł., w Bielsku tylko 3 zł. — Przy Oddziele istnieje Kasa pośmiertna, do której członkowie wpłacają 2 zł.

Z Piotrkowa referował kol. Dajda. — Członków jest stosunkowo niewielu, gdyż Oddział jest młody. Wypowiada się przeciwko przyłączeniu się do Związku Transportowców.

wytrzymałe - ekonomiczne - bezkonkurencyjne

Z Łodzi referował kol. Palmowski, podnosząc, że Oddział liczy 300 płacących członków, przyczem zauważył. że stosunki są o tyle anormalne, że do Związku należą właściciele drożek samochodowych, których jest około 100.

Poznań reprezentował kol. Gebel. Płacących jest 430 członków. Posiada Kasę pośmiertną. Wymaga większej sprężystości od Zarządu Głównego.

Wilno reprezentował kol. Gryto. Kreśli pokrótce historję rozwoju Związku na terenie Wilna, który tam powstał w 1924 r. Związek przechodził rozmaite fazy swego rozwoju. Punktem kulminacyjnym dla Związku był rok 1927. Do Związku należą właściciele wozów. Zarząd przeprowadził strajk, który zapewnił szoferom wynagrodzenie miesięcznie w kwocie 270—300 zł.

Imieniem swego Oddziału oświadcza zgodę na przystąpienie do Centrali w Warszawie, jednakowoż z zastrzeżeniami.

Z Warszawy referuje stosunki kol. Zawadzki. Zorganizowanych jest 2.000 szoferów, płacących 500 do 600. 6.000 pracujących.

Kraków reprezentował kol. Guślewicz który przedstawił dzieje naszego Oddziału, znane już naszym członkom z wielokrotnie przedstawionych artykułów w naszem piśmie. Podał też do wiadomości, że jedynie nasz Oddział wydaje o własnych siłach swój miesięcznik pod tytułem: „Szofer Krakowski".

W dyskusji, jaka się wyłoniła, stwierdzono, że nie wszystkie oddziały mają unormowaną pomoc prawną, że koniecznem jest, by wszystkie oddziały zorganizowały pomoc bratnią i kasę pośmiertną, wielu mówców nawoływało do solidarności i do wywiązywania się oddziałów wobec Centrali z obowiązków. Postanowiono nie udzielać pomocy szoferom, którzy stoją poza Związkiem, nawoływano, by Zarządy starały się mieć swoich przedstawicieli w Sądach Pracy, Kasach Chorych, w przedstawicielstwach miejskich.

Przystąpiono następnie do 3-go punktu porządku dziennego, do sprawy Związku Transportowców. W sprawie tej zabrał głos generalny sekretarz Związku Transportowców, kol. Wrzosko, który usprawiedliwiając kol. Maksamina, zajętego na innym zjeździe, przedstawił historję Związku Transportowców w Polsce i powołując się na uchwałę II. Kongresu, wyraził zapatrywanie, że zapadną uchwały, załatwiające ostatecznie kwestję połączenia się ze Związkiem Transportowców. — Na wniosek kol. Ausburga wybrano Komisję w osobach kol. Zawadzkiego, Adamczyka i Gebla, którzy o godz. 5 popołudniu przedłożyli rezolucję, przez siebie ułożoną, następującej treści:

„Plenarne posiedzenie w dniu 15 września 1928 r. realizując uchwałę II. naszego Kongresu, w sprawie przyłączenia się do Związku Transportowców, postanowiło zwrócić się do Zarządu Zw. Transportowców o jak najszybsze zwołanie zjazdu osób zatrudnionych w transporcie, celem przedyskutowania dzisiaj obowiązującego statutu i poczynienia zmian:

1) W kierunku zagwarantowania udziału w Zarządzie głównym Transportowców, reprezentacji, odpowiadającej liczebności zorganizowanych członków w danym zawodzie.

2) W kierunku rozbudowy paragrafu, traktującego o sekcjach zawodowych w kierunku większej odrębności i niezależności praw danej sekcji.

3) postanawiając opodatkować Z. Z. A. na rzecz Związku Transportowców kwotą 70 gr.

Po obszernej dyskusji, rezolucję tę oddano pod głosowanie, za rezolucją oświadczyło się 12 delegatów, przeciw rezolucji 3-ch, a mianowicie 2-ch delegatów z Piotrkowa i jeden z Poznania, dwóch delegatów wstrzymało się od głosowania, a mianowicie jeden z Poznania i jeden delegat z Wilna.

Przystąpiono następnie do 4-go punktu porządku dziennego, do spraw organizacyjnych.

Postanowiono na pokrycie kosztów utrzymania Centrali Z. Z. A. opodatkować każdego członka na rzecz Zarządu Głównego w wysokości 25% od zasadniczych wkładów i wpisowego. — Z kwoty tej mają być opłacone koszta zjazdów i posiedzeń Zarządu Głównego i druki potrzebne dla prowadzenia oddziałów. — Postanowiono prowadzić jednolitą administrację w Związku i uznać w przyszłości wkładki, które są kwitowane znacz-

MORRIS osobowe, ciężarowe, sanitarki

kami Zarządu Głównego najdalej do 1 stycznia 1929 r.

Postanowiono ujednostajnić członkowskie książki, nalepki związkowe i inne znaczki wklejane do książeczek będą unieważnione. Wszystko to ma być uskutecznione do 1 stycznia 1929 r.

Uchwalono jednogłośnie preliminarz budżetowy dla Zarządu Głównego w kwocie łącznej 1.026 zł. miesięcznie.

Na kwoty te składają się następujące pozycje: Lokal zł. 100, światło zł. 20, telefon zł. 16, sprzątanie zł. 25, wyd. kancelaryjne i druki zł. 200, pensja sekretarza zł. 200, rozjazdy lustracji zł. 225, M. Zw. Transport. zł. 30, Kom. Centr. 60, Zw. Transport. w Polsce zł. 150, razem 1.026.

Przystąpiono następnie do 5-go punktu porządku dziennego: prasa zawodowa. Kol. Zawadzki wskazuje ważność posiadania prasy zawodowej. Podnosi z uznaniem, że Kraków zdobył się na własny organ i że powinna to samo uczynić Warszawa. — Aby jednak uniknąć pewnej konkurencji, postanowiono porozumieć się co do wydawania jednego organu prasowego i w tym kierunku postawił wniosek, do którego kol. Adamczyk zgłosił poprawkę, ażeby od dnia 1 listopada drukować pismo w Krakowie na rzecz Zarządu Głównego i żeby pismo zawierało dodatek w języku niemieckim, który będą nadsyłały Katowice.

Wniosek ten jednomyślnie został uchwalony.

Na zjeździe tym kol. Adamczyk w myśl przyrzeczenia złożonego na II. kongresie, oświadczył, że Katowice odstępują jedno miejsce oddziałowi krakowskiemu.

Reprezentant Wilna kol. Gryto, oświadczył, że żadnych zobowiązań odnośnie do powziętych uchwał imieniem swojego oddziału nie przedsiębierze, gdyż w tym kierunku pełnomocnictw od swego oddziału nie posiada, a na własną rękę nic nie chce czynić.

Następnie poruszono kwestje osobiste kol. Trzeciaka, a po stwierdzeniu, że sprawa znajduje się w Sądzie polubownym, i po wywiązanej dyskusji,, postanowiono jeszcze raz sprawę kol. Trzeciaka przedłożyć Zarządowi Głównemu do przejrzenia.

Po przemówieniu kol. Zawadzkiego, który dziękował zebranym za ofiarną pracę, o godzinie 10-tej posiedzenie Zarządu ukończono.

* * *

Od Redakcji: Przedłożyliśmy naszym Kolegom streszczony protokół posiedzenia Zarządu, przesłany nam przez Centralę. Uwagi, które się nam nasuwają przy czytaniu tego protokołu, nie byliśmy w stanie umieścić w tym numerze, uczynimy to w następnym, tembardziej, że sprawozdanie to będzie przedmiotem dyskusji naszego Zarządu dopiero w pierwszych dniach października, a więc już po ukazaniu się tego numeru.

Związek Zawodowy Automob. w Piotrkowie.

(Zebranie organizacyjne).

W dniu 28 lipca w Piotrkowie Trybunalskim w lokalu przy ul. Legjonów 4, odbyło się zebranie organizacyjne w obecności przybyłego z Warszawy delegata kol. Jaworskiego.

Zebranie zagaił kol. Janusz Kuczborski, zapraszając na przewodniczącego delegata Rady Związków Zawodowych w Piotrkowie, Niemeczka, który wygłosił przemówienie, poczem udzielił głosu kol. Jaworskiemu.

Kol. Jaworski w dłuższem przemówieniu zobrazował dodatni rozwój automobilizmu w Polsce, podkreślając wynikającą z tego potrzebę zrzeszania się pracowników automobilowych w organizacje, następnie podniósł znaczenie i działalność Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczypospolitej w Polsce, zwracając uwagę na konieczną potrzebę założenia oddziału Związku na terenie Piotrkowa i okolic.

W dalszym ciągu mówca zreferował dotychczasową działalność i przyszłe zadania Związku, omawiając sprawę ubezpieczeniową.

Mówca poruszył potrzebę przeciwstawienia się niektórym przepisom administracyjnym, przyczem odczytał artykuł z Szofera Polskiego, zamieszczony w dniu 15 lipca w rubryce „Troski i bolączki dnia powszedniego", omawiający cele i zadania, do których osiągnięcia dąży Zarząd Główny.

W zakończeniu mówca poruszył sprawę Sądów Pracy i przyłączenia się do Związku Transportowców.

Reprezentacja Kraków, ul. Czysta l. 5

Po referacie tym przewodniczący wezwał obecnych do założenia Oddziału, co jednogłośnie przyjęto.

Mocą wyborów do Zarządu weszli:

Janusz Kuczborski, prezes; Zygmunt Szynkowski, wiceprezes: Piotr Gajda, skarbnik; Feliks Gajda, sekretarz; Jan Gajda, członek Zarządu.

Do Komisji Rewizyjnej:

Remigjusz Klencki (przewodniczący), Józef Socharola i Sergjusz Gordziejak.

Do Sądu Koleżeńskiego:

Jan Ciesielski (przewodniczący), Michał Rojski i J. Poznański.

Wolnych wniosków nie zgłoszono, wobec czego zebranie zamknięto.

Sprawozdanie z festynu.

Dnia 9 września br. Z. Z. A. Oddział w Krakowie urządził w obszernym parku zdrojowym Zakładu Kąpielowego w Swoszowicach festyn. Impreza ta, pomimo licznego szeregu równocześnie odbywających się innych festynów w Krakowie, a zarazem imponującego meczu Cracovia—Wisła znalazła pełne zrozumienie i gorące poparcie ze strony tak członków Związku jak i szerokich warstw publiczności.

Nadspodziewanie piękna pogoda zachęciła tłumy żądnych miłej zabawy do przybycia. Znana szerokiemu ogółowi orkiestra Domu robotniczego w Podgórzu, uprzyjemniała swemi dźwiękami tę piękną zabawę tak na wolnem powietrzu, jak również podczas urządzonego później dancingu, gdzie tańczono z werwą i ochoczo. Dla członków swoich uzyskał Komitet dzięki uprzejmości JWP. Inż. Drozdowskiego wygodny automobil, który za minimalną opłatą przewoził tychże na miejsce rozrywki, krążąc ustawicznie w obydwie strony.

Czysty dochód z festynu uzyskano w kwocie 1119 zł. — pozostałe zaś fanty ogólnej wartości około 500 zł. znajdują się w przechowaniu Zarządu.

Z uznaniem podnieść tutaj należy ofiarność Krakowskiego Klubu Automobilistów, tudzież wszystkich firm automobilowych w Krakowie, Warsztatów, Stacji autobusowej i t. d., które swą ofiarnością i wydatną pomocą przyczyniły się w znacznej mierze do uświetnienia okazałej imprezy festynowej, za co na tem miejscu składa Z. Z. A., Oddział w Krakowie, gorące słowa podziękowania.

Niemniej należą się słowa podzięki JWP. Dr. Sternschusowi za bezinteresowne oddanie parku na festyn, JWP. Inż. Drozdowskiemu za każdorazową chętną i owocną pomoc okazywaną Związkowi, ilekroć tylko zajdzie tego potrzeba, prezesowi honorowemu P. Stanisławowi Szybowiczowi za poniesione trudy przy zbieraniu fantów, jak również Kolegom Altmanowi i Piaseckiemu, oraz całemu urządzającemu festyn Komitetowi, który poświęcił bardzo dużo pracy dla urządzenia tej podniosłej, a wesołej zabawy.

Kronika.

Alpejski wyścig międzynarodowy.

Górski ten wyścig ze względu na teren, na jakim się rozgrywa, jest jednym z najtrudniejszych.

W roku bieżącym zwycięstwo osiągnęły samochody Minerwa, reprezentowane w Polsce przez Tow. „Varsovie-Automobile“, zdobywając „Alpejski Puhar Międzynarodowy“ — wspaniałe trofeum, które już w 1914 r. zdobyła „Minerva“ ostatecznie, będąc zwycięską rok rocznie w przeciągu trzech lat.

„Alpejski Międzynarodowy“ wyścig w r. b. w którym brał udział zespół trzech samochodów „Minerva“ 12 CV. 6-cio cylindrowych ściśle seryjnych, był wyjątkowo trudny. Składał się z 5 etapów tworzących bieg około 2000 klm. po przez najwyższe przełęcze Alp włoskich, szwajcarskich i austrjackich. Dla zorjentowania się podajemy marszrutę jaką musiały przebyć rywalizujące samochody:

12 Sierpnia: „Medjolan—Lugano“ 366 klm. po przez przełęcz Simplońską (2089 m.) Furka

MORRIS idealne taksówki

Futra podróżne i sportowe, męskie i damskie, wykonanie i materjał pierwszorzędne — poleca

BOLESŁAW WROŃSKI
KRAKÓW, pl. Szczepański 2.
Ceny umiarkowane!

Pass (2436 mtr.) St. Gothard (2111 mtr.).

13 Sierpnia: „Lugano—Meran" 290 klm. przez przełęcz Stilfser (2756 mtr.) .

14 Sierpnia: „Meran—Belluno" 361 klm. przez Mendel Pass (1360 mtr.) i la Madonna di Campiglio (1515 mtr.).

15 Sierpnia: „Belluno—Villach" 391 klm. przez Rolle Pass (1984 mtr.) Predazo Pass (1026 mrt.) Pordoi Pass (2250 mtr.) Falżarego Pass (2117 mtr.).

16 Sierpnia: „Villach—Monachium" 345 klm. przez Katschberg (1641 mtr.) Tauern (1748 mtr.).

Wyścig odbywał się przy systemie zamkniętych parków, t. j. że odnawianie zapasów, naprawy i przebywanie komor celnych nie odliczały się od czasu zużytego na jazdę.

Aby zdobyć puhar, samochody tej kategorji powinny były osiągnąć przeciętną szybkość minimalnie 47 kilometrów na godzinę t. j. szybkość średnią nadzwyczaj wysoką i przed wyjazdem uznawaną przez większość zawodników, wobec trudności trasy, za niemożliwą do osiągnięcia. Samochód, któryby nie osiągnął w ciągu jednego etapu oznaczonej szybkości minimalnej, tracił klasyfikację, a puhar był ostatecznie stracony dla całego zespołu.

Trzy samochody „Minerva" wspaniale prowadzone przez pp. Goujen, Van Pareys i Jenssens cudownie zwalczyły wszystkie trudności drogi. Przebyły tę drogę bez najmniejszych trudności.

Był to, — mówił po powrocie p. Goujon, przywódca zwycięskiego zespołu, — wyścig silnika i hamulców. Jak jeden tak i drugie wypełniły swoje zadanie w sposób przewyższający wszystkie nasze nadzieje. Nie zdarzył się nam najmniejszy kłopot mechaniczny.

Słowem, zdobywając Puhar Międzynarodowy Alpejski, samochody „Minerva" 12 CV. 6-cylindrowe dały wspaniały dowód swych zalet, t. j. dokładności w działaniu i wytrwałości. Powodzenie to jest tembardziej znamienne, że osiągnęły je samochody ściśle seryjne, a nie specjalnie przygotowane do tej próby.

Dodać trzeba, że samochodom „Minerva" 12 CV. przez całą drogę towarzyszyła potężna „Minerva" 32 CV., karosowana jako półciężarówka, która dostarczała potrzebnych zapasów. Te cztery samochody „Minerva" przebyły w ciągu niecałych 10 dni więcej jak 5000 klm., z których 2000 w najwyższych górach Europy Centralnej i wróciły do Belgji, bez najmniejszego defektu.

Tragiczne zderzenie w Monzy.

Podczas wielkich wyścigów o „Mistrzostwo Europy" na autodromie w Monzy, w dniu 9 bm., wydarzyła się jedna z największych katastrof samochodowych, którą przypłaciło życiem kilkanaście osób.

Wielkie wyścigi w Monzy miały w tym roku charakter wyłącznie sportowy i nie były konkurencją poszczególnych firm automobilowych.

Nastrój w dniu tym był niezwykle radosny.

Uważano, iż zawody odbywają się pod szczególnie pomyślną wróżbą, gdyż przerażający huragan, jaki ostatnio szalał w Monzy i okolicach, dokonywując niebywałych spustoszeń, całkowicie oszczędził autodrom. Ogólną liczbę widzów obliczano na 80.000 osób.

Na trybunie honorowej, przed którą właśnie rozegrała się punktualnie o godz. 11-ej i pół tragedja, zasiedli przedstawiciele rządów, dyplomaci i goście honorowi.

Dodać należy, iż na odcinku tym nie wydarzały się nigdy wypadki, tor bowiem jest tu szczególnie gładki i szeroki.

Te właśnie pomyślne warunki odcinka stały się pośrednią przyczyną katastrofy.

Do zawodów zapisano 30 samochodów. Po

dogodne warunki spłaty

wycofaniu i wyeliminowaniu kilku z nich, ostatecznie wystartowały 22 wozy.

Kierowca Masserotti odrazu przy wystartowaniu okazał się jako najgroźniejszy zawodnik. Wydarzył mu się jednak wypadek z kołem, wskutek czego w chwili zbliżania się do odcinka przed trybuną, znajdował się on na ostatniem miejscu. Pierwszy pędził kierownik Foresti, na samochodzie marki Bugatti.

Masserotti startujący na samochodzie Talbot, korzystając z wyjazdu na szeroki tor, postanowił Forestiego wyprzedzić i doszedł do osłupiającej szybkości 200 km. na godzinę.

W chwili, gdy miał już minąć Forestiego, prawe przednie koło jego automobilu potrąciło o lewe tylne koło maszyny współzawodnika. Wciąż w tem samem tempie, samochód Masserottiego skręcił nagle i wdarł się wprost w tłum publiczności.

Samochód runął na sześć pierwszych rzędów krzeseł.

Rozległy się rozdzierające krzyki ofiar miażdżonych pod kołami maszyny.

W wyniku zabitych zostało 22 osoby, ciężko rannych z górą 30.

Sam kierowca Masserotti zginął na miejscu.

* * *

Panika, jaka wytworzyła się, jest niemożliwa do opisania.

Potworna scena rozegrała się z tak błyskawiczną szybkością, że jeszcze przez kilka chwi. potem, zawodnicy kontynuowali swój bieg.

I w ciągu tych kilku chwil wydarzyły się jeszcze dwa wypadki. Francuski kierowca Blaquesbelair z całym impetem najechał na słup barjerowy i częściowo zdruzgotał swój automobil. W tym samym czasie inny zawodnik Borsochini, zupełnie tak samo, jak Masserotti, skręcił wprost na publiczność, lecz na torze poza trybuną. Na szczęście zdołał jeszcze swój automobil w czas zatrzymać.

Odezwa do właścicieli samochodów i dorożek samochodowych.

W numerze 6 Szofera Krakowskiego ukazał się okólnik Stowarzyszenia Właścicieli Dorożek Samochodowych, że Zarząd tego Stowarzyszenia zawarł z Vestą umowę i poleca przeprowadzenie ubezpieczeń w tem Towarzystwie, łudząc członków jaknajlepszemi warunkami, aby tylko gremjalnie ubezpieczali się w Veście, a umowy w innych Towarzystwach wypowiadali. Okazuje się jednak, że Związek objął ajencję Vesty i otrzymuje za to prowizję i dlatego taka szeroka propaganda. Ponieważ wielu właścicieli dorożek samochodowych i prawie wszyscy właściciele autobusów, mają ubezpieczone wozy w naszem Towarzystwie, zwracamy Im uwagę, aby nie dawali się bałamucić i umów w naszem Towarzystwie nie wypowiadali, gdyż mogliby tego później żałować. Zawarte ubezpieczenia mogą otrzymać na tych samych warunkach, co gdzieindziej, przyczem znawcą przy wszystkich szkodach w naszem Towarzystwie jest p. Inż. Marjan Nanowski i to chyba daje najlepsze gwarancje, że w razie wypadku likwidacja przez nasze Towarzystwo sumiennie zostaje załatwioną.

Towarzystwo nasze otrzymuje od swoich klijentów liczne podziękowania, które P. T. Członkom na żądanie możemy okazać i należy do największych i najsolidniejszych Instytucyj Ubezpieczeniowych w Polsce.

Wzywamy więc wszystkich właścicieli samochodów i dorożek samochodowych, aby takowe ubezpieczali przedewszystkiem w „Poznańsko-Warszawskiem Towarzystwie Ubezpieczeń" Oddział w Krakowie, Rynek Główny Nr. 9, (Pasaż Bielaka), (numer telefonu 3343), a które w razie potrzeby udziela obrony prawnej bezpłatnie, albo w razie wypadku wypłaca odszkodowania ku wielkiemu zadowoleniu ubezpieczonych i dlatego „Poznańsko-Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń" w całej Polsce cieszy się szeroką popularnością i przez wszystkie sfery społeczeństwa jest popierane.

Poznańsko - Warszawskie Towarz. Ubezpieczeń

Oddział w Krakowie, Rynek Główny Nr. 9.

(Pasaż Bielaka. Tel. 3343).

MORRIS SAMOCHODY ANGIELSKIE

KOMUNIKATY.

Zarząd Z. Z. A. zawiadamia, że w najbliższym czasie ma zamiar stworzyć współdzielnię.

Członkiem tejże może być każdy członek Związku. Po nadejściu ofert od firm zostanie zwołane Zgromadzenie w celu uchwalenia statutu współdzielni

Członkowie, którzy złożyli swe dokumenty w celu wymiany licencji w sekretarjacie, mają sami zgłaszać się w Okr. Dyr. R. P. ze staremi licencjami po upływie 3 tygodni od czasu wniesienia podania przez Związek.

Zw. Zaw. Automobil. podaje członkom do wiadomości, iż od 1. VIII. wydawać będzie swym członkom legitymacje związkowe — jak również i okładki (etui) na prawa jazdy ze spisem wszystkich firm automob-, garaży, warsztatów i t. d. w cenie 70 gr.

Zawiadamiamy, że uchwałą Walnego Zgromadzenia wszyscy Członkowie Z. Z. A. — Oddział w Krakowie są obowiązani prenumerować nasz miesięcznik.

Równocześnie prosimy o zaznaczenie na czekach, na co przesłano pieniądze (prenumerata, wkładka, wpisowe).

Zarząd Związku Zaw. Automobilistów, Oddział w Krakowie — zawiadamia, że **sekretarjat** czynny jest w dnie powszednie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki 4. gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

Zawiadamia się Członków, że po dłuższej przerwie bibljoteka czynną jest w poniedziałki i piątki od godz. 7—9 wieczór.

Książki wypożycza się za kaucją 2 zł. i opłatą miesięczną 1 zł.

Biuro pośrednictwa pracy.

Jak w latach poprzednich — w dalszym ciągu czynne jest przy Związku **biuro pośrednictwa pracy** pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 6—9 wieczór, — tamże zgłaszanie i ogłaszanie wolnych posad.

Zarząd Zaw. Związku Autom. zawiadamia P. T. właścicieli samochodów, że rozporządza większą ilością zdolnych szoferów — mechaników — ślusarzy, oraz monterów. W nadzieji, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług, — zwracamy się **z gorącym apelem** o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku, Pl. Matejki 4. oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów.

Zarząd Z. Z. A. prosi wszystkich Członków o podanie każdorazowej zmiany adresu, aby wszełkie zawiadomienia i przesyłki skierowywać pod właściwym adresem.

W myśl regulaminu Z. Z. A., Członkowie zalegający z 3 wkładkami tracą prawo korzystania z bezpłatnej obrony prawnej.

Zawiadamiamy, że odnośny punkt regulaminu będzie ściśle przestrzegany. — Zdarza się bowiem często, że Koledzy dopiero po wypadku zgłaszają się, chcąc wyrównać zaległe wkładki, aby mogli z obrony korzystać.

Komunikat Stowarzyszenia Przemysłowego Właścicieli Dorożek Samochod. w Krakowie.

Kancelarja Stowarzyszenia otwartą jest w każdy wtorek i piątek od godziny 7—8-ej wieczorem w lokalu Plac Matejki L. 4.

Wzywa się członków do wpłacania w tym czasie zaległych wkładek jak niemniej do wpisania się tych właśc. dorożek samochodowych, którzy tego dotychczas nie uczynili.

Równocześnie podaje się do wiadomości, że Stowarzyszenie objęło ajencję ubezpieczeniową dorożek samochodowych, a ubezpieczenia uskutecznia się na warunkach bezwzględnie korzystnych.

Biura redakcji i administracji „Szofer Krakowski“ czynne są codziennie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w poł., w lokalu Związku, Plac Matejki 4.

Koledzy! kupujcie u firm, które nas popierają!

Repr. Inż. Nanowski Kraków, Czysta 5.

Łańcuch prasowy.

Dynia Wilhelm składa zł. 3.— i wzywa **kol. Konika Leona** do złożenia dowolnej kwoty.

Zając Roman składa zł. 2.— i wzywa **kol. Hrebika Ferdynanda, Palusińskiego Franciszka i Śliwę Jana** do złożenia dowolnej kwoty.

Mierosławski Stanisław składa zł. 3.— i wzywa **kol. Śliwę, Jędrasa, Jaworskiego, Weislę, Wąsińskiego,** szoferów z Elektrowni Miejskiej do złożenia dowolnej kwoty.

Rozmus składa 2 złote i wzywa **kol. Dusia** do złożenia dowolnej kwoty.

Ponadto złożyli:

Zebrane przez WPana **Józefa Wilczka,** kier. dworca autobusowego w Krakowie, pl. św. Ducha — zł. 20.—.

P. **Wierzbicki** — zł. 2.—.

P. **Szepela Tomasz** — zł. 4.—.

P. **Iwaczenko** — zł. 8.50.

Kupno i sprzedaż samochodów używanych.

Rozpoczynamy prowadzenie działu t. zw. kupna i sprzedaży samochodów używanych. Zamiarem naszym jest, aby dział ten przyczynił się do wszechstronnego objaśnienia P. T. Czytelników, zarówno przy chęci kupna, jak i sprzedaży używanego samochodu. W zagranicznych pismach ekonomicznych i automobilowych, dział ten jest bardzo wysoko rozwinięty, spełniając swe zadanie ku zupełnemu zadowoleniu zarówno sprzedającego, jak i kupującego. Dlatego wprowadzając nowy ten dział na łamach naszego pisma, liczymy na to, że zarówno sprzedający, jak i nabywcy, widząc znaczenie tego działu, nie cofną się z umieszczaniem w naszem piśmie ogłoszeń. Nie wątpimy, iż miesięcznik nasz, znajdujący z każdym miesiącem coraz większe uznanie i rozpowszechnienie, da możność zrealizowania wielu transakcji, które przez brak odpowiedniej reklamy, nie mogły być dotychczas uskutecznione. Prosimy wszystkich zatem Czytelników, firmy automobilowe i zainteresowanych, aby ogłoszeniami, dotyczącemi kupna i sprzedaży samochodów, zaszczycały tylko nasze pismo, a tem samem przyczyniali się do rozwoju tego działu tak ważnego dla nabywców, jak i sprzedawców. Ekonomja dzisiejsza wymaga, aby samochód, który ma być sprzedany, sprzedany był w najkrótszym czasie, a nie czekał nieraz miesiącami na zbycie, przy lichem i wykorzystującem pośrednictwie. Dlatego zwracamy się raz jeszcze do wszystkich związków automobilowych i szoferskich, aby popierały i przyczyniały się do coraz większego rozpowszechniania naszego pisma.

Okazyjnie do sprzedania:
„SPA“ czteroosobowe
Buick pięcioosobowy
Tatra 2-cylindrowa przed remont.
za cenę bardzo niską.
Wiadomość Telefon Nr. 36-63.

Samochód osobowy „PROTOS“
maszynowo dobry, gumy prawie nowe, nadający się na prowincję, gotowy do jazdy — z powodu braku miejsca zaraz do oddania za 900 zł.
Wiadomość: Kraków, ul. Czysta l. 5.

Samochody
Fiat model 501
Samochody
używane jednak pod gwarancją do sprzedania
JAN KOWALSKI I SKA
KRAKÓW, SŁAWKOWSKA 30, TELEFON 1253 I 4544.

Koledzy! rozpowszechniajcie nasze pismo!